

Séance du 14 février 2018

Rapport n°2018/038

**DELEGATION DE SERVICE PUBLIC POUR
L'EXPLOITATION DU RESEAU DE BUS SENART**

**CHOIX DU MODE DE GESTION ET DEFINITION DES
CARACTERISTIQUES DES PRESTATIONS DEVANT ETRE
ASSUREES PAR LE DELEGATAIRE**

Article L. 1411-4 du CGCT

1. Contexte général d'exploitation des réseaux routiers de grande couronne

Les contrats d'exploitation dit CT3 ont été conclus pour une durée de 4 ans (2017-2020). Ils permettent la transition entre les contrats précédents (CT2), conclus de gré à gré, et les futurs contrats qui seront attribués après mise en concurrence. Cette mise en concurrence est prévue par le règlement européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 et s'impose à Île-de-France Mobilités ainsi que l'Etat l'a confirmé par courrier du préfet de région du 10 janvier 2017.

Conformément à la décision prise par son Conseil d'administration le 26 janvier 2017, Île-de-France Mobilités a invité l'Etat à participer à un groupe de travail visant à « *déterminer les modalités et les conditions d'une mise en concurrence loyale, transparente et non faussée du transport routier de voyageurs en Ile-de-France* ». Ces échanges se sont tenus les 5 mai, 15 juin, 21 juillet et 20 septembre 2017.

L'attribution des contrats d'exploitation des réseaux routiers de grande couronne par voie concurrentielle est un processus lourd et complexe, du fait de l'importance des travaux préparatoires, de la durée des procédures de mise en concurrence et de l'enjeu économique y afférant pour Île-de-France Mobilités et pour le secteur. Parmi les aspects techniques, figure notamment la maîtrise par Île-de-France Mobilités des dépôts et du matériel roulant attachés au service, en vue de leur mise à disposition aux futurs exploitants.

Dans ce contexte, il est proposé d'engager dès à présent des premières procédures de mise en concurrence sur un nombre limité de réseaux (réseaux de Sénart, de Bord de l'eau, en lien avec l'exploitation du tramway T9, du Mantois et du Grand Ouest). Le calendrier de lancement des procédures de mise en concurrence pour l'ensemble des réseaux de grande couronne sera précisé dans les prochains mois.

2. Le réseau Sénart

Il est proposé que le prochain contrat englobe l'offre du réseau Sénart Bus (CT3 005), de la ligne Citalien qui relie le Carré Sénart à la Gare de Melun (CT3 065) et de la ligne express 50 entre Lieusaint et Evry (CT3 097), compte tenu de leur proximité et de leur vocation commune de desserte du même bassin de vie¹.

De plus, le Citalien préfigure le T Zen 2 (mise en service prévisionnelle mi 2024). Il sera en correspondance avec le T Zen 1 à l'arrêt Carré Trait d'Union. Le regroupement des T Zen 1 et T Zen 2 dans le même réseau répond ainsi à une logique territoriale et fonctionnelle (site de remisage de Lieusaint).

Un projet de renfort et de réorganisation de lignes est en cours sur le réseau Sénart Bus en vue d'une mise en œuvre en juillet 2018. Ce développement d'offre, qui sera présenté prochainement au Conseil d'administration, vise à rendre le réseau plus lisible et plus attractif et constituera l'offre de référence dans le cadre de la procédure de mise en concurrence.

Au total, plus de 40 lignes commerciales sont comprises dans le futur périmètre. Cette offre représente 4.5 millions de KCC sur 32 communes. Plus de 10 millions de voyageurs annuels utilisent le réseau Sénart dans sa configuration actuelle.

Le réseau est aujourd'hui exploité par le même opérateur (Transdev Lieusaint) avec plus d'une centaine de véhicules.

La suite du rapport présente les modes de gestion envisageables ainsi que les caractéristiques du prochain contrat d'exploitation du réseau Sénart.

¹ Pour mémoire, le réseau Sénart Bus a été créé en 1987. Le Citalien a été créé en 2007, et le T Zen 1 a été mis en service en 2011.

Première Partie : Le choix du mode de gestion

I. Les différents modes de gestion

Plusieurs possibilités sont envisageables pour l'exploitation d'un service de transport en commun routier de voyageurs :

- une gestion directe (régie) ;
- un marché public ;
- le recours à une convention de délégation de service public.

A. Gestion directe

La gestion directe du service (régie) est un mode où l'autorité organisatrice se charge elle-même de l'exploitation du service. Ses organes directeurs définissent les règles de gestion (conditions d'utilisation, fonctionnement...) et met à disposition les moyens humains (conducteurs de bus,...) et financiers nécessaires pour la réalisation du service.

B. Marché public

Ce mode de gestion passe par la conclusion avec un prestataire extérieur d'un contrat lui confiant la fourniture, l'entretien, la maintenance, éventuellement le renouvellement des véhicules et équipements nécessaires, et plus généralement l'exploitation du service.

Ce contrat doit être conclu conformément aux dispositions de l'ordonnance n°2015-899 du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics et du décret n°2016-360 du 25 mars 2016 relatif aux marchés publics.

Le prestataire exploitant est rémunéré par l'autorité organisatrice par un prix fixé par le contrat. Les recettes d'exploitation sont quant à elles reversées à l'autorité organisatrice (par la création d'une régie de recettes).

C. Délégation de service public

La délégation de service public consiste à confier, par la voie d'un contrat de concession, l'exécution d'un service public à un tiers (personne physique ou morale de droit privé ou personne publique). L'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession et le décret n° 2016-86 du 1er février 2016 relatif aux contrats de concession, qui ont remplacé la loi du 29 janvier 1993 (loi Sapin), précisent les règles de passation (publicité et mise en concurrence), lesquelles diffèrent de celles des marchés publics.

La délégation de service public devra confier la gestion d'un service à un ou plusieurs opérateurs économiques, à qui est transféré un risque lié à l'exploitation du service, en contrepartie soit du droit d'exploiter le service qui fait l'objet du contrat, soit de ce droit assorti d'un prix. Ce type de contrat traduit le principe d'une plus forte responsabilité de l'exploitation par rapport à un marché public, est reconnu dès lors que le contrat fait peser sur le délégataire une part significative du risque d'exploitation.

II – Les raisons de la recommandation en faveur de la délégation de service public

Le mode de gestion en régie nécessiterait, pour Île-de-France Mobilités, la création d'une direction opérationnelle, dont les recrutements devraient couvrir tous les métiers nécessaires à l'exploitation d'une telle activité.

En outre, l'exploitation d'un tel service constitue une véritable spécialité professionnelle qui nécessite une technicité (capacité professionnelle des transporteurs) dont Île-de-France Mobilités ne dispose pas actuellement.

Une gestion directe associée à un prestataire privé (marché public) permettrait à Île-de-France Mobilités de conserver la maîtrise de l'exploitation du service mais lui ferait porter, en contrepartie, la plupart des risques de gestion, dans la mesure où l'exploitant ne fait qu'agir pour son compte.

Une gestion déléguée à un tiers est un mode de gestion visant à responsabiliser davantage l'exploitant et est dès lors adapté lorsque l'activité déléguée revêt à la fois un caractère technique et un caractère commercial forts. C'est le cas s'agissant de l'exploitation du réseau bus de Sénart, qui constitue un réseau de transport important ayant connu plusieurs évolutions d'offre (un nouveau renfort d'offre étant envisagé en juillet 2018).

La délégation de service public autorise en outre le recours, au terme d'une mise en concurrence permettant de confronter plusieurs offres et d'en sélectionner la meilleure, à un professionnel susceptible de faire bénéficier le service de son expérience de gestion et d'encadrement, de ses connaissances et de sa perception de l'évolution des besoins et des attentes des usagers.

Il est donc proposé de recourir à une délégation de service public.

III – Les différentes étapes de la procédure de délégation de service public

Après décision du Conseil sur le mode de gestion, la procédure suivra les étapes suivantes :

- Envoi de l'avis d'appel public à la concurrence ;
- Réception des « offres de candidatures » puis réunion de la Commission de délégation de service public pour l'ouverture des plis de candidature ;
- Réunion de la Commission de délégation de service public qui examine les candidatures en fonction « *de leurs garanties professionnelles et financières et de leur aptitude à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public* », puis dresse la liste des candidats admis à présenter une offre ;
- Envoi du « *document définissant les caractéristiques qualitatives et quantitatives des prestations* » (cahier des charges) à chaque candidat retenu ;
- Réception des offres après un « *délai raisonnable* » (c'est à dire un délai proportionnel à la complexité du dossier de consultation) ;
- Réception des plis contenant les offres des candidats puis Réunion de la Commission de délégation de service public pour l'ouverture des plis ;
- Avis de la Commission de délégation de service public après examen et sur l'analyse des offres et les auditions des candidats ;
- Négociations avec un ou plusieurs candidats ayant présenté une offre ;
- Transmission au Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités, quinze jours au moins avant la réunion de celui-ci, du « *rapport de la Commission présentant*

notamment la liste des entreprises admises à présenter une offre et l'analyse des propositions de celles-ci » et des motifs du choix du délégataire, de l'économie générale du contrat, d'un projet de contrat finalisé et ses annexes ;

- Approbation par le Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du choix du délégataire et de la convention de délégation.

Deuxième Partie : Les caractéristiques des prestations

I - Définition du service aux voyageurs

1- Offre

Réponse de base :

Les propositions des candidats comprendront obligatoirement une réponse de base correspondant à l'architecture du réseau Sénart et au niveau d'offre connus lors de la transmission du dossier de consultation des entreprises.

Une proposition d'évolution de l'offre en cours de contrat sera faite en tenant compte de la mise en service du site propre et du T ZEN 2.

Les éléments précis relatifs à l'offre seront détaillés dans le dossier de consultation des entreprises.

Option obligatoire :

Les propositions comprendront en outre une option à laquelle les candidats devront obligatoirement répondre et correspondant à des mesures d'amélioration et d'optimisation du service, selon un calendrier restant à définir, en fonction des objectifs d'Île-de-France Mobilités précisés dans le dossier de consultation des entreprises.

2- Tarification

Les services sont accessibles aux voyageurs munis d'un des titres de transport franciliens.

II - Missions confiées au délégataire

Le contrat précisera les missions et obligations des parties.

Le délégataire disposera d'une pleine autonomie pour organiser l'exploitation, gérer les ressources humaines de l'entreprise et mettre en œuvre les moyens nécessaires à la satisfaction des services demandés.

En particulier, le délégataire, assumera les missions suivantes :

- la gestion courante du service ;
- le respect des engagements sur l'offre de service définie par Ile-de-France Mobilités ;
- la fourniture (le délégataire ayant la possibilité de reprendre tout ou partie du matériel roulant des exploitants actuels), l'entretien, la maintenance et éventuellement le renouvellement des véhicules nécessaires à l'exploitation du service ;
- la tenue de la comptabilité analytique et des statistiques d'usage ;
- les études de développement d'offre, d'évolution des itinéraires et d'optimisation des moyens. On distingue :

- les ajustements du réseau à iso offre proposés par l'opérateur pour une meilleure adaptation aux besoins et une amélioration de la fréquentation
- les développements d'offre à venir en cours de contrat ayant un impact financier qu'il conviendra de plafonner
- l'information de la clientèle sur le service au travers de tout moyen de communication qu'il jugera opportun ;
- la gestion commerciale du service ;
- la maintenance des centres de remisage et d'entretien des véhicules mis à disposition par Île de France Mobilités (celui de Sénart, appartenant à Île-de-France Mobilités et ceux de Combs la ville et Cesson devant être rachetés à l'actuel exploitant, Transdev).

III - Qualité du service rendu

Le contrat responsabilisera le délégataire sur la qualité du service rendu, au travers notamment d'incitations financières. Le dossier de consultation des entreprises détaillera les objectifs à atteindre sur les thèmes suivants : régularité des circulations, disponibilité de l'information sur l'offre de service, accessibilité, production effective du service, présentation des véhicules, mesure de la qualité, contact avec la clientèle et réponses aux réclamations.

IV - Les principes contractuels

Le principe général des relations contractuelles reposera sur le fait que le délégataire supporte le risque sur les charges d'exploitation et sur la fréquentation des services.

Ainsi Île-de-France Mobilités rémunèrera le délégataire en fonction de la fréquentation ainsi que d'indicateurs de qualité de service et versera une contribution financière, au titre de l'exécution des obligations de service public qui sont imposées à l'opérateur, lui laissant la possibilité de faire un bénéfice raisonnable.

Les données financières devront être établies sur la base d'un compte d'exploitation prévisionnel qui quantifiera les unités d'œuvre (véhicules, kms commerciaux et totaux, heures conducteurs...) et leurs coûts.

V – Durée du contrat

Compte tenu des missions déléguées, il est proposé que la délégation de service public soit conclue pour une durée de 7 ans (2021-2027). Cette durée est proportionnée à l'investissement à réaliser par le délégataire.

Il est proposé au Conseil :

- **d'approuver le principe d'une gestion déléguée à un tiers de l'exploitation du réseau de bus Sénart ;**
- **d'autoriser le directeur général à lancer la procédure de passation et notamment l'avis d'appel public à la concurrence en vue de recueillir des candidatures.**

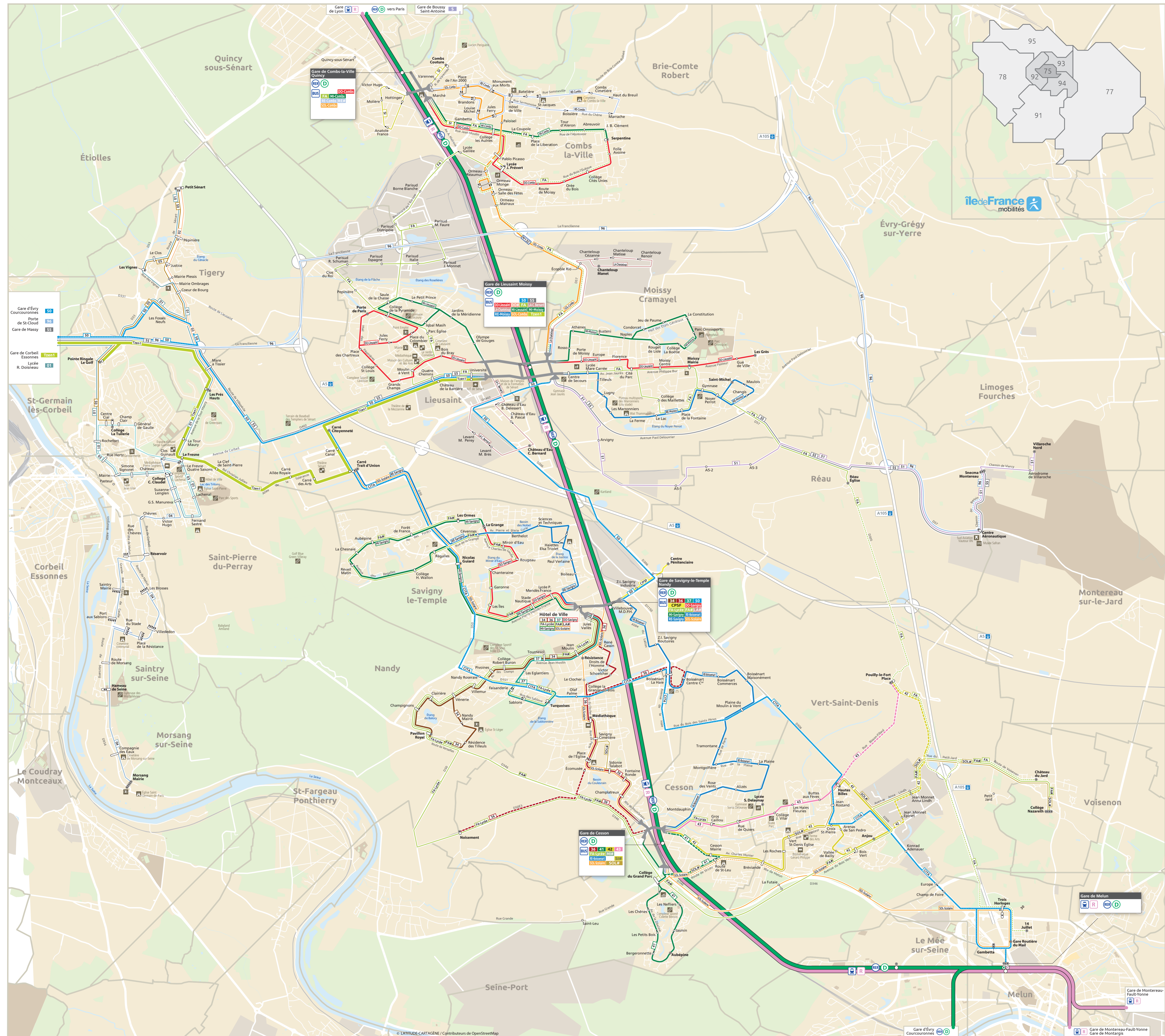
ANNEXE : cartographie du futur réseau Sénart

Plan de réseau provisoire (jusqu'à juillet 2018)

Secteur Sénart

Novembre 2017

Transports en Île-de-France



Lignes de transport en commun

RER / Train Gares (accessibilité*)

	Gares accessibles sur demande		Train accessible sur demande
	Gares non accessibles		Gares non accessibles

Gares non accessibles

Ligne Tzen

Lignes Express

Lignes Principales

Lignes Complémentaires

Lignes Principales

Lignes Complémentaires

Légende

Services

* niveaux d'accessibilité précisés sur le site infomobi à l'adresse www.infomobi.com

Recherchez votre itinéraire en Île-de-France avec vianavigo.com, un service de Île-de-France Mobilités.